Summary of the Official Plan Review Discussion Papers

The Regional Municipality of Ottawa-Carleton
Planning Department
November, 1985

Sommaire de la Révision du plan directeur Documents de travail

Municipalité Régionale d'Ottawa - Carleton
Service de l'urbanisme
Novembre , 1985

I. INTRODUCTION

The Official Plan for the Regional Municipality of Ottawa-Carleton was adopted in 1974. Several papers have been prepared as part of a review of the official plan. This summary briefly describes the content of the papers which are available. It does not discuss specific proposals in detail but is intended to allow the reader to select which papers may interest him/her. On the back page of this brochure is a form to assist the reader in requesting the papers.

The review is being carried out in two stages. Stage 1 concluded in December 1984 when Regional Council adopted 14 recommendations which served as the basis of stage 2. The current schedule will result in stage 2 being complete in fall 1986 when Regional Planning Committee and Council will consider changes to the existing regional plan.

I. INTRODUCTION

Le Plan directeur de la municipalité régionale d'Ottawa-Carleton a été adopté en 1974. La révision du plan directeur a donné lieu à la rédaction de plusieurs documents. Le présent sommaire décrit brièvement le contenu des documents qui sont disponibles. Il n'explique pas en détail les propositions particulières, visant plutôt à permettre au lecteur de choisir les documents susceptibles de l'intéresser. Le lecteur trouvera au verso de la présente brochure une formule sur laquelle il pourra commander les documents qui l'intéressent.

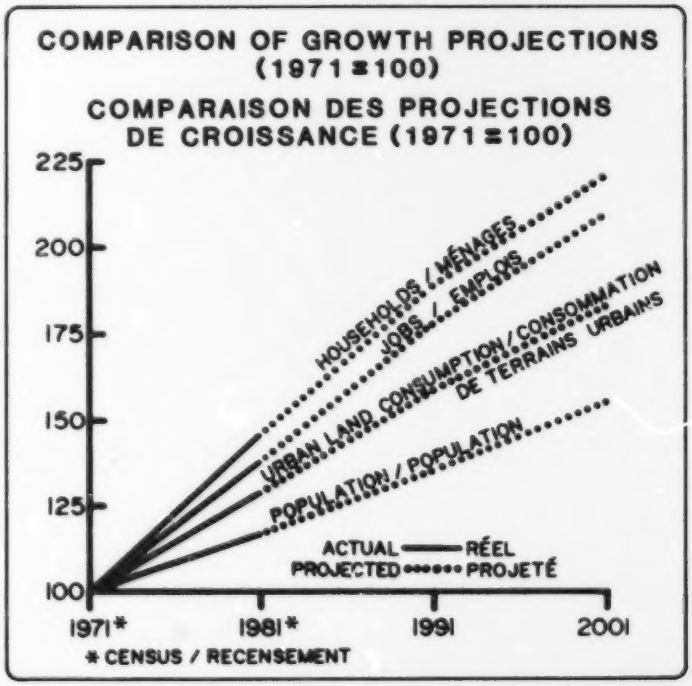
La révision est en deux volets. Le premier volet a pris fin en décembre 1984 avec l'adoption au Conseil régional de 14 recommandations qui ont constitué la base du deuxième volet. Selon le calendrier actuel, le deuxième volet sera terminé à l'automne 1986, date où le Comité d'urbanisme régional et le Conseil étudieront les modifications au plan régional existant.

II. REGIONAL DEVELOPMENT STRATEGY

The paper on regional development strategy addresses the question of the amount of growth (employment, population, housing, urban land) which might be expected in Ottawa-Carleton. Through an evaluation of different alternatives, it recommends a direction for future growth. In general terms the paper also addresses the question of the regional infrastructure (water pipes, collector sewers, main roads and transitways) required to support the recommended direction.

The report begins by proposing nine regional goals which are based on the responsibilities identified in the Planning Act and the Ottawa-Carleton Act and from the current practice of planning in Ottawa-Carleton.

The paper then discusses prospects for growth. A review of past trends indicates that employment growth has been strong. This has been accompanied by a steadily increasing



II. STRATÉGIE RÉGIONALE D'AMÉNAGEMENT

Le document sur la stratégie régionale d'aménagement aborde la question du volume de croissance (emploi, population, logement, terrains urbains) prévisible pour Ottawa-Carleton. Par l'examen de différents scénarios, il recommande une orientation pour la croissance future. Le document aborde également en termes généraux la question de l'infrastructure générale (canalisations d'eau, égouts collecteurs, routes principales et couloirs de transport en commun) que suppose l'orientation recommandée.

Le rapport commence par proposer neuf objectifs régionaux qui s'appuient sur les responsabilités définies dans la Loi sur l'aménagement du territoire et la Loi sur Ottawa-Carleton et qui découlent de la pratique actuelle de la planification dans Ottawa-Carleton.

Le document traite ensuite des perspectives de croissance. L'examen des tendances passées fait ressortir que la croissance de l'emploi a été vigoureuse. Cette croissance s'est accompagnée d'une progression constante de la population et d'une montée encore plus rapide du nombre de logements. Ces tendances devraient se poursuivre, quoiqu'à un rythme

population and an even more rapid increase in the number of housing units. These trends are expected to continue in the future although at a lesser rate resulting in a requirement for the official plan to accommodate the growth indicated in the table (see also graph above):

	1981	2001
Jobs	292,200	442,000
Population	546,800	725,000
Housing Units	211,100	326,000
Urban Land (gross ha.)	15,200	21,500

This section of the report concludes that the official plan must provide for an additional 11,300 housing units not now provided for in the lands designated for the first stage of development in the existing official plan, along with their requirements for jobs, services and facilities.

The paper then examines three ways in which this growth could be accommodated as follows.

1. Increase the density of development on lands now designated for first stage development.
2. Expand the area for development by including an area already identified for second stage development in the existing official plan and/or by adding altogether new lands.
3. Divert more population to the rural area.

The nine regional goals provide the basis for an evaluation. The paper recommends expanding the area for urban development. The main advantages of the preferred option are the ability to provide for a broader range of housing and to reduce the effects of traffic through the inner area.

Six possible locations for this expansion are examined. Based on the evaluation, locations south of the greenbelt are generally favoured over expansion to Orleans and Kanata because they can be provided with better transportation facilities more cheaply and with less community disruption. In addition they generally are more centrally located with regard to the airport, universities and hospitals. However, the development of a major community south of the greenbelt will result in additional expenditure for a transitway. The report recommends an expansion of Barrhaven in Nepean with the possibility of later expansion of the urban area onto other lands south of the greenbelt.

One of the objectives in the existing regional official plan is that the communities outside the greenbelt develop their own employment base. The paper recommends that policies be introduced into the official plan to require that the approval of residential development in Kanata, Orleans and Barrhaven be related to the number of jobs being provided in those communities. The intent of such policies is to moderate the increase in commuter traffic from the urban communities to the main urban area inside the greenbelt.

plus lent, si bien que le plan directeur devra prévoir la croissance indiquée dans le tableau (voir également le graphique ci-dessus) :

	1981	2001
Emplois	292 200	442 000
Population	546 800	725 000
Logements	211 100	326 000
Terrains urbains (ha bruts)	15 200	21 500

Cette section du rapport conclut que le plan directeur doit prévoir 11 300 autres logements, qu'il ne saurait être question de construire sur les terrains désignés pour la première phase de l'aménagement dans le plan directeur existant, avec les besoins correspondants d'emplois, de services et d'installations.

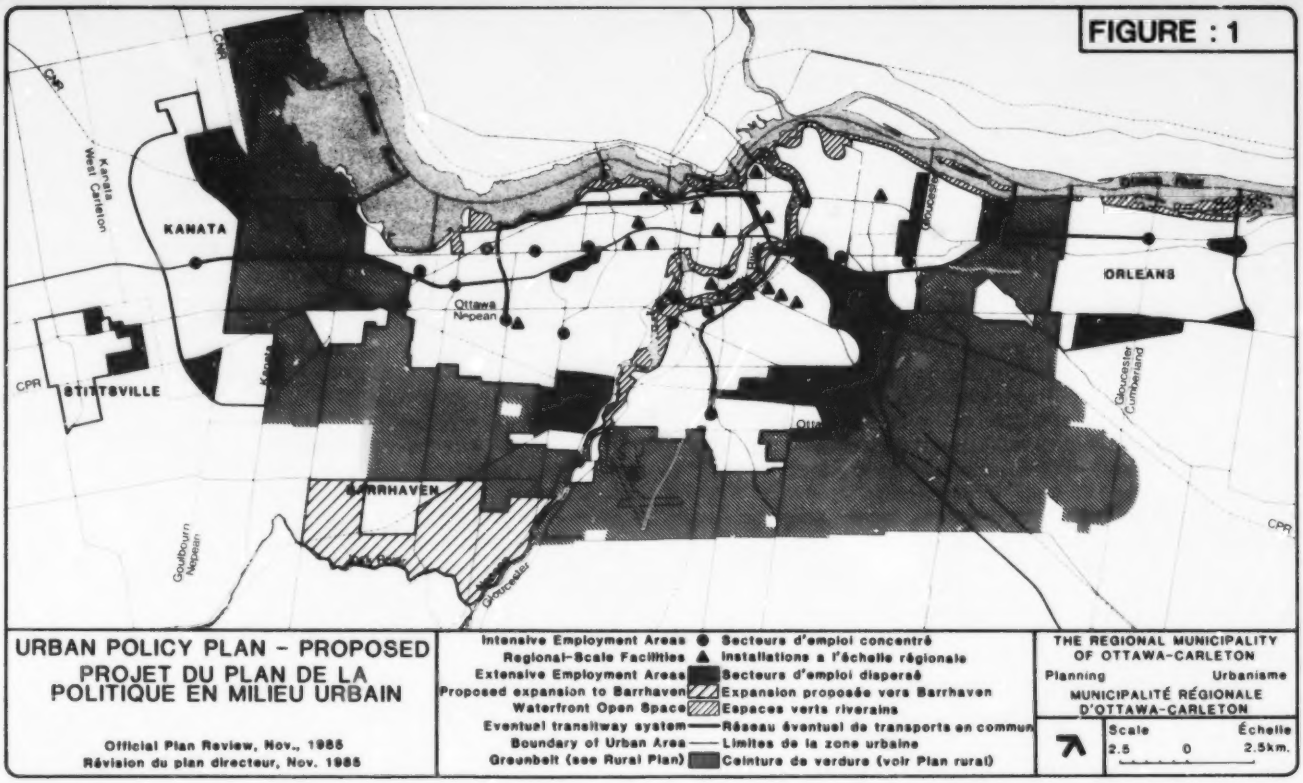
Le document examine ensuite les trois façons suivantes d'assurer cette croissance.

1. Accroître la densité d'aménagement des terrains présentement désignés pour la phase 1.
2. Étendre la zone d'aménagement en y incluant une zone déjà définie pour l'aménagement de la deuxième phase dans le plan directeur existant et (ou) par l'ajout pur et simple de nouveaux terrains.
3. Envoyer plus de population dans la zone rurale

Les neufs objectifs régionaux forment la base d'une évaluation. Le document recommande l'expansion de la zone d'aménagement en milieu urbain. Les principaux avantages de l'option préférée sont qu'elle permet d'assurer une plus vaste gamme de logements et de réduire les effets de la circulation dans la zone intérieure.

Le document examine six emplacements possibles pour cette expansion. À la lumière de l'évaluation qui est faite, les emplacements situés au sud de la ceinture de verdure sont généralement préférés aux expansions à Orléans et à Kanata, car il est possible d'y réaliser de meilleures installations de transport à meilleur prix et en perturbant moins les collectivités. En outre, ces emplacements sont généralement plus centraux par rapport à l'aéroport, aux universités et aux hôpitaux. Cependant, l'aménagement d'une grande collectivité au sud de la ceinture de verdure entraînera des dépenses supplémentaires pour un couloir de transport en commun. Le rapport recommande une expansion de Barrhaven à Nepean, avec possibilité d'une expansion future de la zone urbaine jusqu'aux autres terrains situés au sud de la ceinture de verdure.

Un des objectifs du plan directeur régional existant est que les collectivités situées à l'extérieur de la ceinture de verdure se donnent leur propre base d'emploi. Le document recommande de prévoir dans le plan directeur des politiques exigeant que l'approbation de l'aménagement résidentiel à Kanata, à Orléans et à Barrhaven soit liée au nombre d'emplois crées dans ces collectivités. L'intention de ces politiques est de ralentir l'accroissement du navettage entre les collectivités urbaines et la principale zone urbaine à l'intérieur de la ceinture de verdure.



III. EMPLOYMENT AREAS

The paper on employment areas proposes that the employment designations in the regional official plan be simplified. The existing plan contains six different designations. The proposal reduces these to two, "extensive employment area" and "intensive employment area". (See Urban Policy Plan — Proposed, above).

One of the significant proposals is to encourage intensive employment such as offices, hotels, and major shopping centres at some transitway stations and the town centres of Orleans and Kanata. These stations where employment is recommended are shown on the proposed urban policy plan.

The paper recommends that Regional Council continue to have policies to regulate the amount and location of major retail development. Six locations for regional shopping facilities are recommended, i.e. the existing centres at St. Laurent, Carlingwood and Bayshore plus future centres at South Keys and the town centres of Orleans and Kanata.

In order to coordinate the development around selected transit stations, the paper proposes that joint planning with the affected area municipality and property owners be done for these transit stations.

The paper discusses the number of jobs which are likely to be created in the region and the amount of land that would be needed to provide for these jobs. It assumes that the proportion of urban jobs in the central area will slowly decline from approximately 24% to 21%. Elsewhere in the urban area, it is proposed that jobs be provided approximately in proportion to the number of people living in an area in order to create an increased opportunity for people to be able to work close to where they live. Analysis of place-of-work indicates that the majority of regional residents neither work downtown nor close to home. This emphasises the need for good transportation access to jobs and the importance of public transit in achieving this.

III. SECTEURS D'EMPLOI

Le document sur les secteurs d'emploi propose la simplification des designations d'emploi dans le plan directeur régional. Le plan existant renferme six désignations différentes. La proposition les ramène à deux, soit "secteur d'emploi dispersé" et "secteur d'emploi concentré". (Voir Projet du plan de la politique en milieu urbain ci-dessus).

Une des propositions importantes consiste à favoriser les centres d'emploi concentré, comme les bureaux, les hôtels, et les grands centres commerciaux, à certaines stations du couloir de transport en commun et dans les centres-villes d'Orléans et de Kanata. Les stations pour lesquelles on recommande la création d'emplois sont indiquées dans le Projet du plan de la politique en milieu urbain.

Le document recommande que le Conseil régional continue d'avoir des politiques pour régir la quantité et l'emplacement des grands centres de commerce de détail. Il recommande six emplacements pour les centres commerciaux régionaux, à savoir les centres existants à St-Laurent, Carlingwood et Bayshore, plus les futurs centres de South Keys et des centres-villes d'Orléans et de Kanata.

Afin de coordonner l'aménagement dans le voisinage des stations choisies des couloirs de transport en commun, le document propose de procéder à une planification conjointe de ces stations de transport en commun avec la municipalité locale touchée et ses propriétaires.

Le document traite du nombre d'emplois qui seront vraisemblablement créés dans la région ainsi que de la quantité de terrains qu'il y a lieu de prévoir pour ces emplois. Il suppose que la proportion des emplois urbains dans la zone centrale passera graduellement d'environ 24 % à 21 %. Ailleurs dans la zone urbaine, il est proposé d'offrir des emplois à peu près en proportion du nombre de résidents d'une zone afin de donner aux gens une meilleure possibilité de travailler près de leur lieu de résidence. L'analyse des données sur le lieu de travail et le lieu de résidence indique que la majorité des résidents de la région ne travaillent ni dans le centre-ville ne près de chez eux. Cela souligne la nécessité d'un bon réseau de transport pour donner accès aux emplois ainsi que l'importance du transport en commun à cette fin.

IV. CENTRAL AREA

The proposals for the central area are based on the objective that the downtown of Ottawa will remain the main focal point in both Ottawa-Carleton and the National Capital Region. The proposals are based on the need to foster the continued development of the central area as an attractive centre, accommodating a wide variety of activities.

Currently there is no agreed approach to central area planning. Different agencies and jurisdictions have different aspirations and there is limited coordination. At the present time, four major studies are coming to a conclusion. These are the City of Ottawa parking study, the City of Ottawa and NCC's study of the pedestrian environment, NCC study on ceremonial routes and Ottawa-Carleton's proposal to establish a transit mall on Albert Street. These proposals provide an opportunity and indicate the necessity for reaching agreement on issues of appropriate land use, pedestrian environment and transportation in the central area. The time is ripe to establish a coordinated planning process to deal with the central area and this is the major recommendation in this paper.

IV. SECTEUR CENTRAL

Les propositions relatives à la zone centrale s'appuient sur l'objectif de faire du centre-ville d'Ottawa le principal point de convergence d'Ottawa-Carleton et de toute la région de la Capitale nationale. Les propositions s'appuient sur la nécessité de favoriser l'aménagement continu du secteur central comme centre attrayant, lieu d'une vaste gamme d'activités.

À l'heure actuelle, il n'y a pas d'approche concertée en ce qui concerne la planification du secteur central. Différents organismes et administrations ont différentes aspirations et la coordination est limitée. À l'heure actuelle, quatre grandes études tirent à leur fin. Il s'agit de l'étude de la Ville d'Ottawa sur le stationnement, de l'étude de la Ville d'Ottawa et de la CCN sur le milieu piétonnier, de l'étude de la CCN sur les parcours d'honneur et de la proposition d'Ottawa-Carleton de transformer la rue Albert en mail de transport en commun. Ces propositions donnent l'occasion et font ressortir la nécessité d'en venir à une entente sur les questions d'utilisation appropriée des terrains, du milieu piétonnier et du transport dans le secteur central. Le temps est venu d'établir un processus coordonné de planification pour le secteur central et telle est la principale recommanda' on de ce document.

V. REGIONAL-SCALE FACILITIES

Regional-scale facilities are major public and quasi-public institutions which attract large numbers of people and hence have a significant transportation impact. Examples are universities, hospitals and major stadia.

The paper proposes that the region's main interest is in their location. It proposes four objectives which the Regional Council would use when evaluating new proposals for regional-scale facilities. The paper then discusses the likely need for the identified types of facilities and concludes by proposing a policy to designate existing facilities in the official plan. (See Urban Policy Plan — Proposed, on previous page) This will then require new sites to be introduced into the official plan by amendment. Existing regional-scale facilities are shown on the urban policy plan.

V. INSTALLATIONS À L'ÉCHELLE RÉGIONALE

Les installations à l'échelle régionale sont de grandes institutions publiques et quasi-publiques qui attirent de vastes nombres de personnes et qui ont donc des incidences importantes sur le transport. Les universités, les hôpitaux et les grands stades en sont des exemples.

Le document propose que le principal intérêt de la région à leur égard concerne leur emplacement. Il propose quatre objectifs à utiliser par le Conseil régional pour l'évaluation des nouvelles propositions d'installations à l'échelle régionale. Le document traite ensuite du besoin probable des types définis d'installations et conclut en proposant une politique visant la désignation des installations existantes dans le plan directeur. (Voir Projet du plan de la politique en milieu urbain, à la page précédente.) Cela exigera donc un amendement au plan directeur pour la désignation de nouveaux emplacements. Les installations existantes à l'échelle régionale figurent dans le plan de la politique en milieu urbain.

VI. URBAN RESIDENTIAL AREAS

Residential areas in the urban part of the region contain the day-to-day home environment for approximately 90% of the population. These areas include not only housing, but a variety of services and facilities and some forms of employment. The areas which are proposed to be designated "urban residential area" are shown on the urban policy plan in white.

Regional Council has been delegated the power to approve local official plans, plans of subdivision and plans of condominium. The paper proposes that, when the Council exercises these functions, it consider whether adequate provision has been made for commercial and community facilities, whether there is safe, convenient pedestrian and bicycle access to commercial and community facilities, and the need to group and locate community facilities on public transit routes. The paper also proposes that medium and high density residential development be located on streets that are serviced by transit and that plans to coordinate the development of medium and high density residential uses at some transitway stations will be prepared jointly by the region, the area municipality and property owners. The paper proposes, until those plans are established, residential densities established in existing zoning by-laws not be reduced.

The paper also proposes that when approving local planning documents, the Council will ensure that the collector road system will permit efficient transit service and that all-season walkways and sidewalks will be provided. In addition, the paper proposes that the existing policies on energy conservation be continued.

VII. HOUSING

Regional Council's policies on housing have evolved over the years. They are not mandated by legislation. There are three documents in which housing policy can be developed:

The official plan
The regional housing statement
The annual housing review.

The paper proposes that: the official plan deal with policy over the longer term, the regional housing statement deal with the short and medium term (i.e. 1-5 years) and the annual housing review present the progress being made in housing.

On this basis the paper proposes six objectives and policies for housing in the official plan. They deal with:

- promoting the production of new housing of various types and tenures,
- assisting the private sector,
- achieving stability in local housing markets,
- encouraging the production of publicly assisted housing,
- facilitating effective management of the housing stock,
- encouraging the establishment of group homes for special needs groups.

Since Council adopted the regional housing statement in January 1985, the policies being proposed are little changed from those dealt with earlier in the year.

VI. ZONE RÉSIDENTIELLE URBAINE

Les zones résidentielles dans la partie urbaine de la région constituent l'environnement quotidien d'environ 90 % de la population. Ces zones comprennent non seulement le logement, mais divers services et installations et certaines formes d'emploi. Les zones que l'on se propose de désigner comme zones résidentielles urbaines sont indiquées sur le plan de la politique en milieu urbain en blanc.

Le Conseil régional s'est vu déléguer le pouvoir d'approuver les plans directeurs locaux, les plans de lotissement et les plans de copropriété. Le document propose que, dans l'exercice de ces fonctions, le Conseil examine si l'on a bien tenu compte des installations commerciales et communautaires, si l'on a prévu un accès piétonnier et cyclable commode et sécuritaire aux installations commerciales et communautaires, et si l'on a examiné le besoin de regrouper et de situer les installations communautaires le long des parcours de transport en commun. Le document propose en outre que l'aménagement résidentiel de moyenne et forte densité ait lieu sur des rues qui sont déjà desservies par le transport en commun ou qu'on se propose de desservir par le transport en commun et que les plans de coordination de l'exploitation des utilisations résidentielles de moyenne et forte densité à certaines stations du couloir de transport en commun soient prepares conjointement par la région, la municipalité locale et les propriétaires. Le document propose que les densités résidentielles fixées dans les arrêtés de zonage existants ne soient pas réduites en attendant l'établissement de ces plans.

Le document propose en outre que, lors de l'approbation des documents locaux de planification, le Conseil s'assure que le système de routes collectrices permette un service efficient de transport en commun et que soient prévus des sentiers et des trottoirs toutes saisons. En outre, le document propose le maintien des politiques existantes en matière d'économie d'énergie.

VII. LOGEMENT

Les politiques du Conseil régional en matière de logement ont évolué au fil des ans. Elles ne sont pas imposées par la loi. Il y a trois documents pouvant donner lieu à l'élaboration d'une politique du logement :

Le plan directeur
L'énoncé régional sur le logement
L'étude annuelle du logement.

Le document propose que : le plan directeur traite de la politique pour le long terme, l'énoncé régional sur le logement porte sur le court et le moyen terme (c.-à-d. 1-5 ans) et l'étude annuelle du logement présente les progrès accomplis en matière de logement.

À partir de là, le document propose six objectifs et politiques de logement pour le plan directeur. Ils traitent de :

- la promotion de la production de nouveaux logements de divers types et modes d'occupation,
- l'aide au secteur privé,
- la stabilisation des marchés locaux du logement,
- l'encouragement de la production de logements subventionnés,
- la gestion efficace du stock de logements,
- l'encouragement de la création de foyers de groupes pour groupes spéciaux.

Depuis que le Conseil a adopté l'énoncé régional sur le logement en janvier 1985, les politiques proposées ont peu changé par rapport à celles dont il a été question plus tôt dans l'année.

VIII. DEVELOPMENT IN THE RURAL AREA

The paper on rural development identifies five types of rural residential development:

- farm and other housing related to the rural economy,
- country lot development,
- village development,
- infill development,
- mobile home development.

The paper proposes that policies relating to natural resources and environmental management take precedence over development in the rural area and that development avoid locations of incompatible land use.

With regard to village development, the paper discusses the amount of land already designated for development in villages and examines the past extensions of regional piped services in the rural area. It suggests that one of the most important aspects for the regional official plan is to establish clear policies as to how the question of village servicing will be addressed in the future.

The paper proposes that local municipalities prepare village development policies in their local official plans (most have already done so) and that they also prepare a village servicing strategy to support the amount and direction of village expansion where the number of existing and proposed lots exceeds 330. The paper proposes that the existing servicing situation be incorporated into the regional official plan so that changes to it will require amendment.

The paper confirms most of the existing policies on country lots and proposes that country lot development will not be approved within 2 kilometres of the boundary of an urban area or village.

With regard to the amount of development permitted in the rural area, the paper proposes that the official plan continue to be based on the assumption that approximately 10% of the population will choose to locate in the rural area. It examines various ways of doing this using restrictions on the number of lots in each municipality or designating specifically where country lots may locate.

Non-residential development in the rural area is primarily commercial and industrial development. The preferred location is in villages but the paper proposes that it might also be located in areas designated "marginal".

IX. NATURAL RESOURCE AREAS (AGRICULTURE)

The paper on natural resource areas only deals with agricultural areas because in recent years Council adopted official plan amendments dealing specifically with natural environment areas, mineral resource areas and the river corridors of the Ottawa and Rideau.

The paper proposes the designation of certain lands in the rural area as agricultural resource areas. These are substantially the same as those now designated in the regional official plan but there are

VIII. AMÉNAGEMENT DANS LA ZONE RURALE

Le document sur l'aménagement dans la zone rurale définit cinq types d'aménagement résidentiel dans la zone rurale :

- logement agricole et autre lié à l'économie rurale,
- terrains de campagne,
- aménagement des villages,
- aménagement intercalaire,
- aménagement de maisons mobiles.

Le document propose que les politiques relatives aux ressources naturelles et à la gestion de l'environnement aient priorité sur l'aménagement dans la zone rurale et que cet aménagement évite les emplacements d'utilisation incompatible des terrains.

En ce qui concerne l'aménagement des villages, le document traite de la quantité de terrains déjà désignés dans les villages et examine les prolongements passés des canalisations régionales dans la zone rurale. Il donne à entendre que l'un des aspects les plus importants du plan directeur officiel consiste à établir des politiques claires sur la façon d'aborder désormais la question de la viabilisation des villages.

Le document propose que les municipalités locales préparent des politiques d'aménagement des villages dans leurs plans directeurs locaux (la plupart l'ont déjà fait) et qu'elles préparent également une stratégie de viabilisation des villages pour autoriser l'ampleur et l'orientation voulues de l'expansion des villages lorsque le nombre des lots existants et proposés dépassera 330. Le document propose que la situation existante en matière de viabilisation soit incorporée dans le plan directeur régional de manière que tout changement doive faire l'objet d'un amendement final.

Le document confirme la plupart des politiques existantes en matière de terrains de campagne et propose de ne pas approuver l'aménagement de terrains de campagne à moins de 2 kilomètres de la limite d'une zone urbaine ou d'un village.

En ce qui a trait à la quantité d'aménagement permise dans la zone rurale, le document propose que le plan directeur continue de s'appuyer sur l'hypothèse selon laquelle environ 10 % de la population optera de s'installer dans la zone rurale. Il examine diverses façons d'y arriver en appliquant des restrictions quant au nombre de lots dans chaque municipalité ou en désignant spécifiquement les endroits où les terrains de campagne peuvent être situés.

L'aménagement non résidentiel dans la zone urbaine est essentiellement commercial et industriel. L'emplacement préféré est dans les villages, mais le document propose qu'il puisse aussi être situé dans les zones désignées comme "marginales".

IX. RESSOURCES NATURELLES (AGRICULTURE)

Le document sur les zones de ressources naturelles n'aborde que les zones agricoles parce que, ces dernières années, le Conseil a adopté des amendements au plan directeur qui traitent spécifiquement des zones d'environnement naturel, des zones de ressources minérales et des corridors des rivières des Outaouais et Rideau.

Le document propose la désignation de certains terrains dans la zone rurale en tant que zones de ressources agricoles. Elles sont essentiellement les mêmes que celles qui figurent déjà dans le

some changes. (See Proposed Rural Policy Plan — Agriculture, on this page). Some lands have been added to the agricultural resource area primarily because more accurate soils mapping is available and the Ontario government now requires that the Region consider soils having a capability of classes 1-4 instead of classes 1-3. On the other hand, some lands are not now being farmed and appear to have little capability of being farmed in the future. These lands are proposed for designation primarily as "marginal".

The paper proposes a limited number of permitted uses in agricultural resource areas. These are similar to those permitted by the Foodland Guidelines of the Ministry of Agriculture and Food.

The paper examines the number of severances which have been granted in the rural area and recommends that a farm severance policy be included in the official plan for the first time.

The paper proposes revised policies on development applications in pockets of poor lands in areas designated agricultural resource. Finally a proposal to establish an agricultural advisory committee is made. It would consult the farming community and advise the Regional Planning Committee on actions or policies that Council can take to assist the agricultural industry in the region.

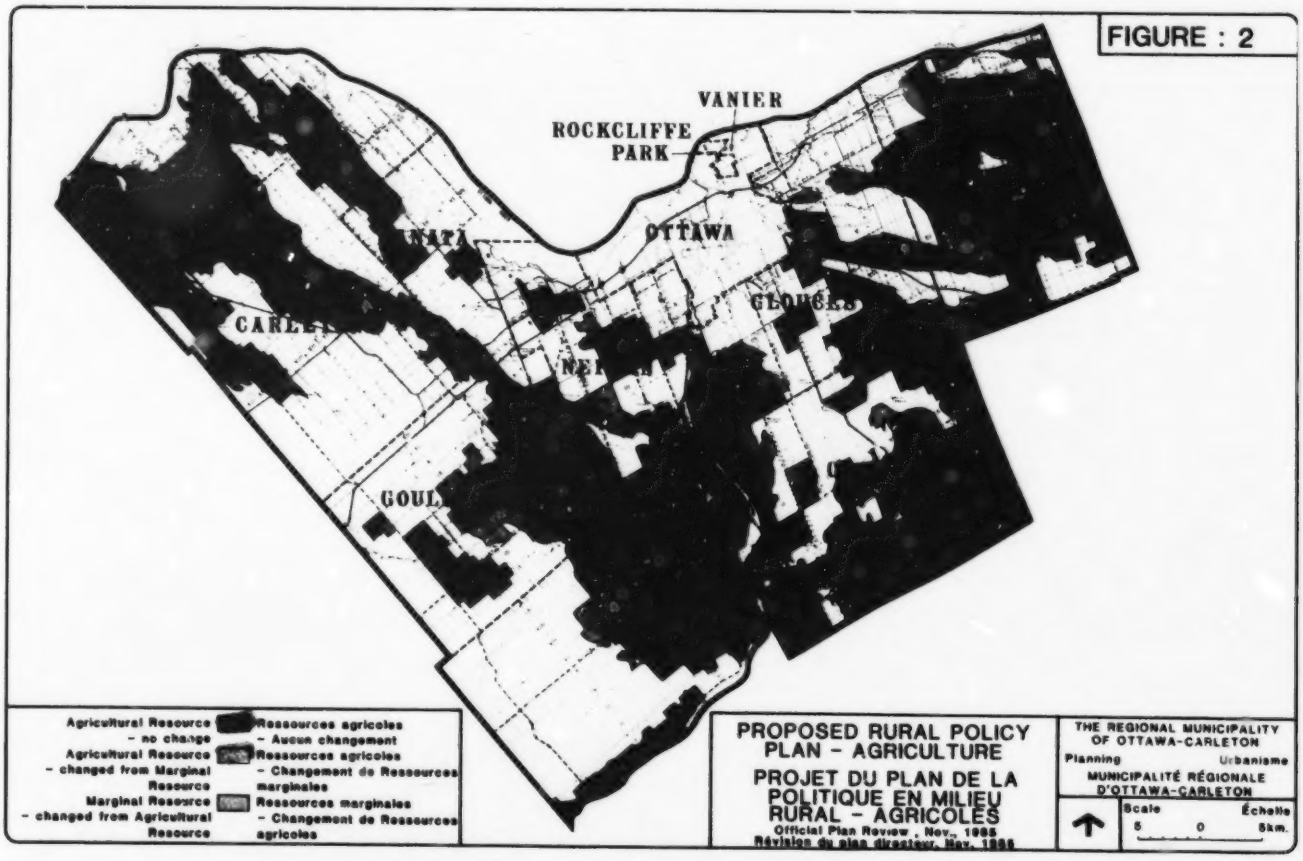
plan directeur régional, mais il y a quelques changements. (Voir Projet du plan de la politique en milieu rural — Agriculture sur cette page.) Certains terrains ont été ajoutés à la zone de ressources agricoles essentiellement parce qu'on dispose d'une cartographie plus exacte des sols et que le gouvernement de l'Ontario oblige maintenant la région à tenir compte des sols ayant des capacités de catégorie 1-4 plutôt que de catégorie 1-3. Par ailleurs, certains terrains ne sont pas actuellement exploités à des fins agricoles et semblent peu susceptibles de jamais l'être. On propose que ces terrains soient désignés principalement comme "marginaux".

Le document propose un nombre limité d'utilisations permises dans les zones de ressources agricoles. Elles sont les mêmes que celles qui sont permises par les Lignes directrices concernant l'agriculture du ministère de l'Agriculture et de l'Alimentation.

Le document examine le nombre de détachements de parcelles qui ont été accordées dans la zone rurale et recommande l'inclusion, pour la première fois, d'une politique de détachement de parcelles agricoles dans le plan directeur.

Le document propose des politiques révisées sur les demandes d'aménagement dans des îlots de terrains pauvres dans des zones désignées comme zones de ressources agricoles. Enfin, il renferme une proposition de création d'un comité consultatif agricole. Ce comité consulterait la collectivité agricole et conseillerait le Comité d'urbanisme régional quant aux mesures ou aux politiques que le Conseil peut prendre pour aider l'industrie agricole dans la région.

FIGURE : 2



X. ENVIRONMENTAL PROTECTION

This paper deals with the protection of the environment, particularly as it relates to the regional municipality. The Region is responsible for trunk collection and treatment of sewage, the disposal of municipal wastes, stormwater management, snow disposal and the provision of piped water.

The paper proposes policies relating to these responsibilities and in addition proposes changes to the policies dealing with airport, road and rail noise.

XI. ENVIRONMENTAL AND HERITAGE RESOURCES

This paper deals with four matters:

Heritage
Visual Environment
Regional Open Space
Greenbelt

Each is dealt with separately.

The paper proposes that the Region continue to have a supportive rather than a lead role in heritage matters. Other agencies such as the National Capital Commission, Parks Canada and the local municipalities have specific responsibilities and it is not necessary that the Region undertake major initiatives.

The paper examines the situation concerning the visual environment and suggests that either the existing policies could be continued or Council could take on an enhanced role. If this were done, one of the initiatives Council could take would be to do an inventory of tourist routes in the region to identify attractive views so they can be preserved and to identify where specific locations can be made more attractive.

This paper proposes to maintain the policies established in the existing official plan regarding waterfront lands with one or two clarifications. The paper proposes that when land is developed adjacent to the Ottawa and Rideau Rivers in the existing urban area or in new urban communities (i.e. outside the greenbelt), open space is provided to ensure public access along the whole of the waterfront. Elsewhere the paper proposes that Council consider whether land should be provided by dedication to ensure public access to the water.

In addition to the waterfront, the paper identifies a concern with the provision of large urban parks in the urban communities outside the greenbelt and the need to establish linear open space systems through the greenbelt and within the urban communities themselves.

The paper recognises that the National Capital Commission greenbelt has played an important role in determining the location of urban development in the region. It is assumed that the greenbelt will remain in its present form. The urban structure imposed on the region by the greenbelt creates opportunities for open space lands to be available close to more people and creates separate physical indentities for Orleans, Kanata and Barrhaven.

X. PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT

Ce document traite de la protection de l'environnement, notamment en ce qu'elle a trait à la municipalité régionale. La région est responsable des conduites d'eau principales et du traitement des eaux usées, de l élimination des déchets municipaux, de la gestion des eaux de pluie, de l'élimination de la neige et l'alimentation en eau canalisée.

Le document propose des politiques touchant ces responsabilités et propose en outre des changements aux politiques relatives au bruit provenant de l'aéroport, des routes et du chemin de fer.

XI. RESSOURCES ÉCOLOGIQUES ET PATRIMONIALES

Le document aborde quatre questions :

Patrimoine
Environnement visuel
Espaces verts régionaux
Ceinture de verdure

Chacune est traitée séparement.

Le document propose que la région garde un rôle d'appui plutôt qu'un rôle de chef de file en matière de patrimoine. D'autres organismes comme la Commission de la Capitale nationale, Parcs Canada et les municipalités locales ont des responsabilités particulières et il n'y a pas lieu que la région prenne de grandes initiatives. Le document examine la situation concernant l'environnement visuel et suggère que les politiques existantes soient maintenues ou que le Conseil joue un plus grand rôle. Si cela était, l'une des initiatives que le Conseil pourrait prendre serait de dresser un inventaire des circuits touristiques dans la région afin de dresser la liste des points d'intérêt pour pouvoir les préserver et de trouver quels endroits particuliers il y aurait lieu de rendre plus attrayants.

Ce document propose le maintien des politiques établies dans le plan directeur existant au sujet des terrains riverains, avec une ou deux précisions. Il propose que, lors de l'aménagement d'un terrain adjacent aux rivières des Outaouais et Rideau dans la zone urbaine existante ou dans les nouvelles collectivités urbaines (c.-à-d. à l'extérieur de la ceinture de verdure), on prévoie des espaces verts pour assurer l'accès du public à tout le bord de l'eau. Ailleurs, le document propose que le Conseil étudie s'il y a lieu d'affecter des terrains spécifiquement pour permettre au public d'avoir accès à l'eau.

En plus du bord de l'eau, le document traduit une préoccupation au sujet de l'aménagement de grands parcs urbains dans les collectivités urbaines à l'extérieur de la ceinture de verdure ainsi que le besoin d'établir des systèmes d'espaces verts linéaires dans la ceinture de verdure et à l'intérieur des collectivités urbaines mêmes.

Le document reconnaît que la Commission de la Capitale nationale a joué un rôle important dans la localisation de l'aménagement urbain dans la région. Il suppose que la ceinture de verdure ne changera pas de forme. La structure urbaine imposée à la région par la ceinture de verdure garantit la possibilité d'aménager des espaces verts près d'un plus grand nombre de personnes et crée des identités physiques distinctes pour Orléans, Kanata et Barrhaven.

XII. ENVIRONMENTAL CONSTRAINTS

Environmental constraints occur in floodplains, on organic soils and where there are unstable slopes.

The paper proposes to use the one-in-100-year floodline to define the floodplain in the region and that all floodplains be identified in the regional official plan.

Because the floodplain policy is inconsistently applied across the region, an approach is suggested which will result in a consistent policy. The approach will require area municipalities to designate floodplains in their official plans and permit only farming, open air recreation, forestry and conservation uses in the floodplain. However, the paper proposes that regional and local official plans be written in such a way that amendments may be made to local zoning by-laws if they meet specified criteria. The criteria would be the ones now used by the Rideau Valley Conservation Authority to ensure that the residents of a development are protected from the effects of a one-in-100-year flood, and that the proposal will not significantly affect the ability of the floodplain to safely handle floods.

A similar approach is proposed for organic soils and unstable slopes. The regional official plan would only permit farming, open air recreation, forestry and conservation uses but amendments to local zoning by-laws may be made if certain criteria are met.

XII. CONTRAINTES ÉCOLOGIQUES

Il y a des contraintes écologiques dans les zones inondables, dans les sols organiques et là où il y a des pentes instables.

Le document propose que la ligne d'inondation centenaire serve à définir la zone d'inondation dans la région et que toutes les zones inondables soient désignées dans le plan directeur régional.

Parce que l'application de la politique relative à la zone inondable n'est pas uniforme dans l'ensemble de la région, le document propose une approche qui débouchera sur une politique convergente. L'approche exigera que les municipalités régionales désignent les zones inondables dans leurs plans directeurs et ne permettent que des utilisations agricoles, des loisirs de plein air, l'exploitation forestière et des activités de protection de la nature dans la zone inondable. Cependant, le document propose que les plans directeurs régional et locaux soient rédigés de manière à permettre des amendements aux arrêtés de zonage locaux s'ils répondent à certains critères déterminés. Les critères seraient ceux qu'utilise présentement la Société de conservation du bassin de la rivière Rideau pour protéger les résidents d'une zone aménagée contre les effets d'une inondation centenaire, et pour s'assurer que la proposition ne réduise pas sensiblement la capacité de la zone inondable de faire face aux inondations en toute sécurité.

Le document propose une approche semblable pour les sols organiques et les pentes instables. Le plan directeur régional ne permettrait que l'agriculture, les loisirs de plein air, l'exploitation forestière et des activités de protection de la nature, mais il y aurait moyen de modifier les arrêtés de zonage locaux moyennant satisfaction de certains critères.

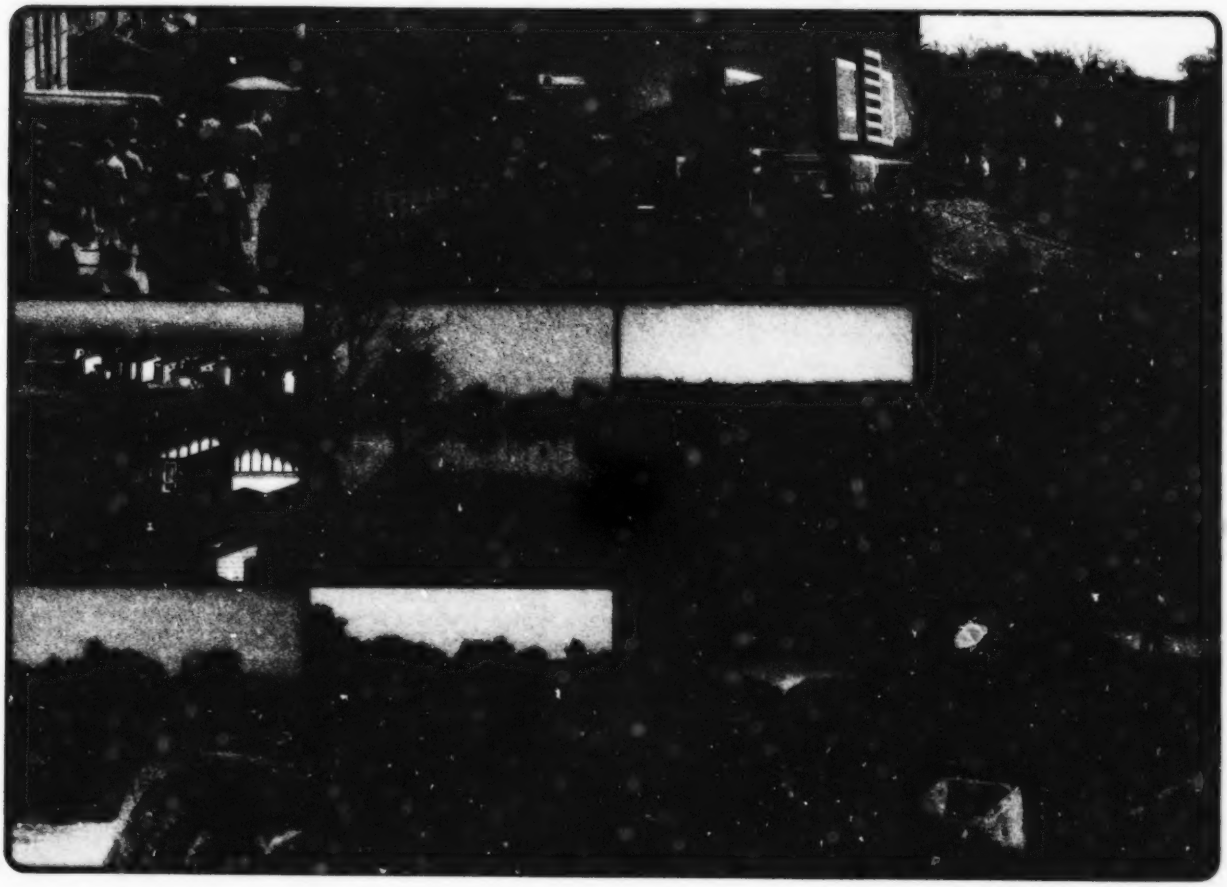
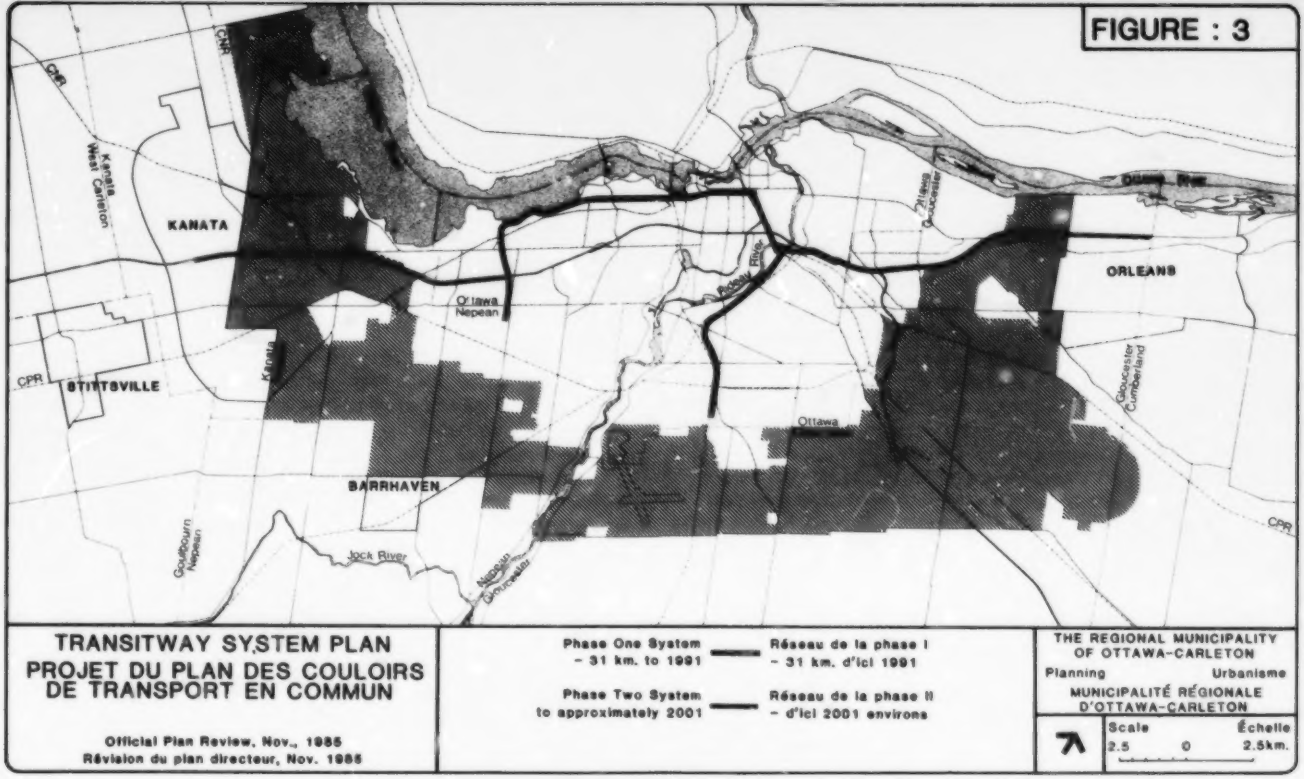


FIGURE : 3



XIII. TRANSPORTATION

The paper examines Council's existing policy to give priority to transit and reconfirms that this is a desirable approach because it is the most cost-effective way to provide for travel in the rush hours. To that end it proposes that the transitways be expanded, from the 31 kilometre system now under construction, to the town centres of Orleans and Kanata. (See Transitway Plan — Proposed, above). It proposes that priority be given to the Orleans extension because of the rapid growth there in recent years and the comparatively few roads linking the area with the main urban area inside the greenbelt.

The rapid growth in jobs and households in Ottawa-Carleton makes it important that a road construction program keep up with the increasing demand for travel. The paper examines the need for additional roads (both widenings to existing roads and the construction of new roads). It concludes that existing roads and almost all proposed roads now in the official plan are still required. It identifies the need for a major new facility linking Innes Road in the Orleans area to the Walkley Road interchange on 417 and a proposed Hunt Club interchange. Another road which is not in the official plan and which may be required is a proposed connection from Carling Avenue and the Queensway just west of Preston Street to the Chaudiere Bridge approximately in the CPR rail line corridor. This would avoid building the proposed Preston-Chaudiere connection, which is now in the official plan. Proposed new roads not now in the existing official plan are highlighted in the Urban and Rural Roadways Plans — Proposed.

The analysis shows that the major improvements required are primarily in an east/west direction as follows:

- Queensway collector distributor system
- Hunt Club extention east and west
- Inner Ring Road

XIII. TRANSPORTS

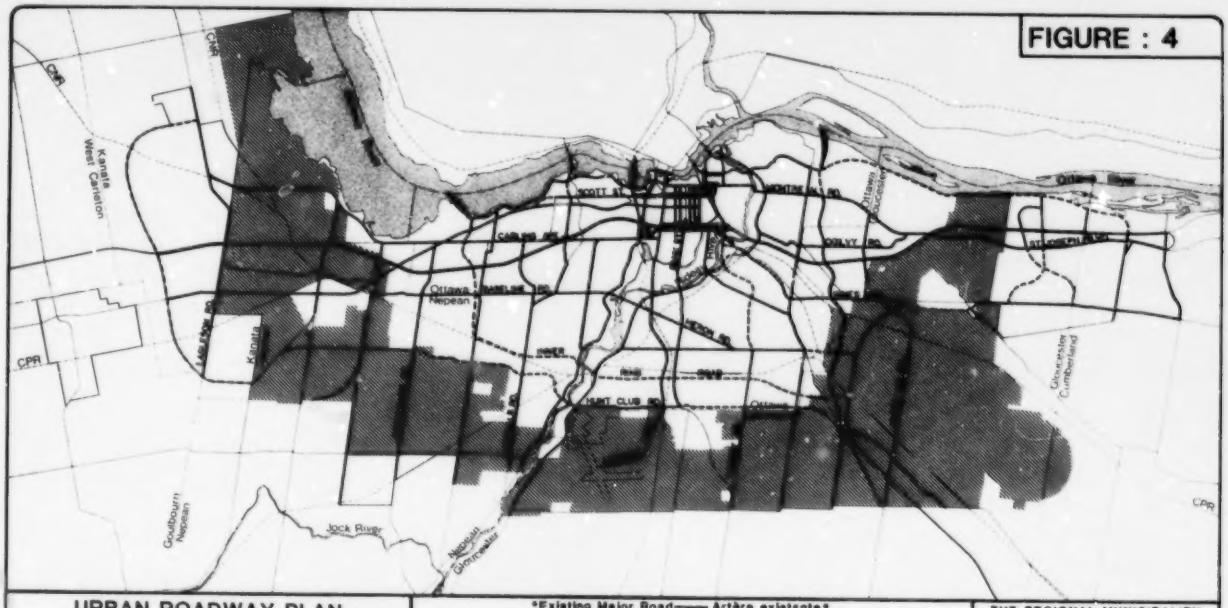
Le document examine la politique actuelle du Conseil qui consiste à donner priorité au transport en commun et reconfirme que c'est là une approche souhaitable parce que c'est le moyen le plus efficace, par rapport aux coûts, d'assurer les déplacements aux heures de pointe. À cette fin, il propose l'expansion des couloirs de transport en commun, par rapport au réseau de 31 kilomètres actuellement en construction, jusqu'aux centres-villes d'Orléans et de Kanata. (Voir Projet du plan des couloirs de transport en commun ci-dessus.) Il propose d'accorder la priorité au prolongement jusqu'à Orléans en raison de la croissance rapide qui a eu lieu dans cette ville ces dernières années et compte tenu du nombre relativement faible de routes raccordant la zone à la zone urbaine principale à l'intérieur de la ceinture de verdure.

En raison de la croissance rapide du nombre d'emplois et de ménages dans Ottawa-Carleton, il est important que le programme de construction routière suive la demande croissante de déplacements. Le document examine la nécessité de routes supplémentaires (tant d'élargissements des routes existantes que de la construction de nouvelles routes). Il conclut que les routes existantes et presque toutes les routes déjà proposées dans le plan directeur sont toujours nécessaires. Il définit le besoin d'une nouvelle route importante reliant le chemin Innes dans la zone d'Orléans à l'échangeur du chemin Walkley sur la 417 et d'un échangeur proposé à Hunt Club. Une autre route qui ne figure pas dans le plan directeur et qui pourrait être nécessaire est le projet de raccordement de l'avenue Carling et du Queensway, juste à l'ouest de la rue Preston, au pont des Chaudières à peu près dans le corridor de la ligne ferroviaire du Canadien-Pacifique. Cela permettrait d'éviter la construction du raccordement proposé de la rue Preston au pont des Chaudières, qui figure présentement dans le plan directeur. Les nouvelles routes proposées qui ne sont pas déjà dans le plan directeur existant sont mises en évidence sur le Projet des plans des chaussées en milieu urbain et rural ci-dessus.

Il ressort de l'analyse que les principales améliorations sont surtout dans le sens est-ouest, à savoir :

- système de collecteurs et de distributeurs du Queensway
- prolongement du chemin Hunt Club vers l'est et vers l'ouest
- rocade intérieure

FIGURE : 4



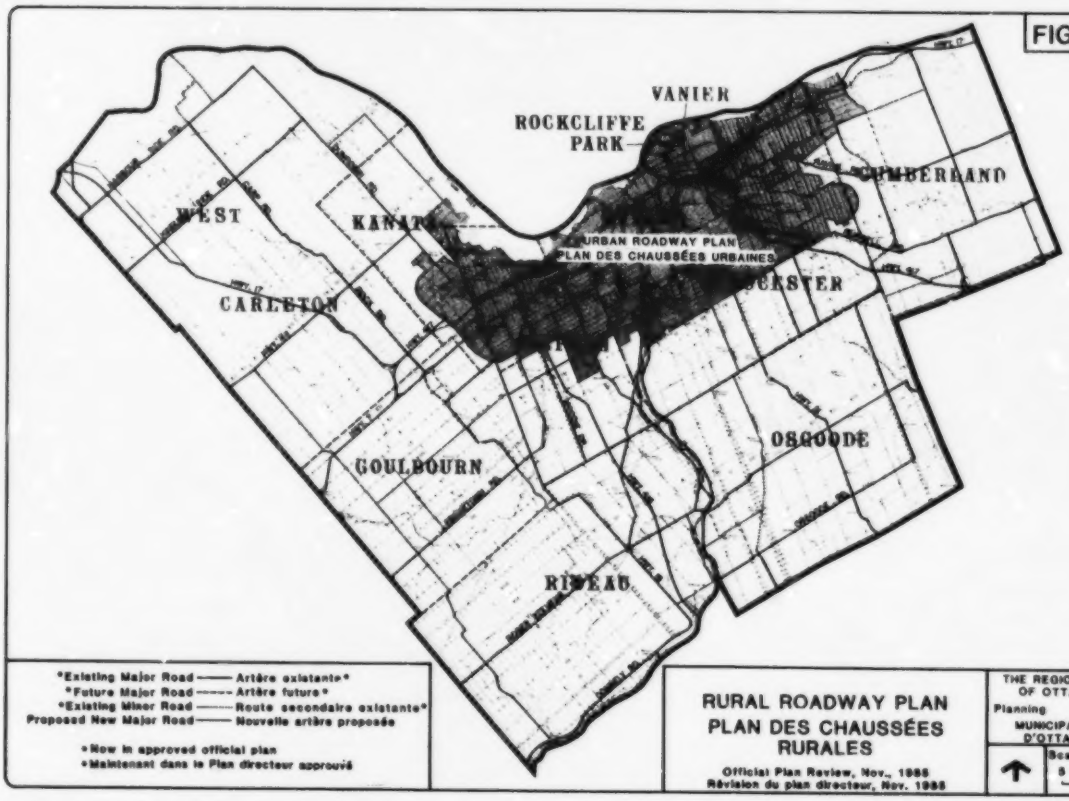
URBAN ROADWAY PLAN
– PROPOSED
PROJET DU PLAN DES
CHAUSSÉES URBAINES

Official Plan Review, Nov., 1985
Révision du plan directeur, Nov. 1985

Existing Major Road —— Artère existante
Future Major Road ----- Artère future
Proposed New Major Road —— Nouvelle artère proposée
Conceptual Road Link ⟵ Projet de voie de laison
*Now in approved official plan *Maintenant dans le Plan directeur approuvé
**Exact route not yet determined **Tracé exact pas encore déterminé
Note: Minor roads are not shown, no new ones are proposed
Nota: Les routes secondaires ne sont pas indiquées; aucune nouvelle n'a été proposée

THE REGIONAL MUNICIPALITY OF OTTAWA-CARLETON
Planning Urbanisme
MUNICIPALITÉ RÉGIONALE D'OTTAWA-CARLETON
Scale Échelle
2.5 0 2.5km.

FIGURE : 5



Existing Major Road —— Artère existante
Future Major Road ----- Artère future
Existing Minor Road —— Route secondaire existante
Proposed New Major Road —— Nouvelle artère proposée
*Now in approved official plan
*Maintenant dans le Plan directeur approuvé

RURAL ROADWAY PLAN
PLAN DES CHAUSSÉES RURALES

Official Plan Review, Nov., 1985
Révision du plan directeur, Nov. 1985

THE REGIONAL MUNICIPALITY OF OTTAWA-CARLETON
Planning Urbanisme
MUNICIPAL.TÉ RÉGIONALE D'OTTAWA-CARLETON
Scale Échelle
5 0 5km.

XIV. IMPLEMENTATION

The paper on implementation discusses how policies in the regional official plan may be implemented. It also adresses the appropriate use of secondary plans and provisions for community consultation and review and amendment of the official plan.

XIV. MISE EN OEUVRE

Le document sur la mise en oeuvre traite des modalités de mise en oeuvre des politiques du plan directeur régional. Il aborde également la question de l'utilisation appropriée des plans secondaires et les dispositions relatives à la consultation du public et à la révision et à la modification du plan directeur.

THE PLANNING PROCESS

Council has established **31 March 1986** as the date when responses to these proposals are required. Up to that time you can:

1. Ask for further information using the form below.
2. Talk to staff by phone.
3. Attend open houses being arranged for December 1985.
4. Participate through your community association.
5. Let us know your ideas, comments and proposals either orally or in writing.

In April and May 1986 staff will meet all those who have submitted briefs in writing before drafting their final proposals.

The current schedule will result in the Planning Committee holding a public hearing(s) as set out in the Planning Act in fall 1986. Planning Committee will then make its recommendations to Regional Council which is responsible for adopting amendments to the existing official plan.

CONTACTING STAFF

You may contact staff in person, in writing or by phone.

The address is 222 Queen Street
Ottawa, Ontario
K1P 5Z3

The planning department is located on the 8th floor.

Your contact will be Chris Bradshaw, the Community Relations Officer in the public participation group whose telephone number is: 560-2053.

SUBMITTING A BRIEF

Comments to be submitted before **31 March 1986** should be directed to:

Mr. J.M. Wright,
Planning Commissioner,
Regional Municipality of Ottawa-Carleton,
222 Queen Street
Ottawa, Ontario
K1P 5Z3

PLEASE SEND ME THESE DISCUSSION PAPERS:

- ☐ Regional Development Strategy
- ☐ Employment Areas
- ☐ Central Area
- ☐ Regional Scale Facilities
- ☐ Urban Residential Areas
- ☐ Housing
- ☐ Development in the Rural Area
- ☐ Natural Resources (Agriculture)
- ☐ Environmental Protection
- ☐ Environmental Constraints
- ☐ Environmental and Heritage Resources
- ☐ Transportation
- ☐ Implementation

Name: _____

Organization/Title (if any): _____

Address: _____

_____

Postal Code: _____

Telephone Number: _____ (home ☐; work ☐)

LE PROCESSUS DE PLANIFICATION

Le Conseil a fixé au **31 mars 1986** la date limite de réception des réactions à ces propositions. Jusqu'à cette date, vous pouvez :

1. Demander d'autres renseignements, sur la formule ci-après.
2. Parler au personnel par téléphone.
3. Assister aux journées d'accueil prévues pour décembre 1985.
4. Participer par l'entremise de votre association communautaire.
5. Faire connaître vos idées, vos commentaires et vos propositions, soit verbalement, soit par écrit.

En avril et mai 1986, le personnel rencontrera tous ceux qui auront présenté des mémoires par écrit, avant de rédiger ses propositions finales.

Le calendrier actuel prévoit que le Comité d'urbanisme tiendra une ou des audiences publiques selon les dispositions de la Loi sur l'aménagement du territoire à l'automne 1986. Le Comité d'urbanisme fera alors ses recommandations au Conseil régional, qui est responsable de l'adoption des amendements au plan directeur existant.

CONTACTS AVEC LE PERSONNEL

Vous pouvez communiquer avec le personnel en personne, par écrit ou par téléphone.

L'adresse est 222, rue Queen
Ottawa (Ontario)
K1P 5Z3

Le Service de l'urbanisme est situé au 8e étage.

Votre personne-ressource sera Chris Bradshaw, agent des relations communautaires, dans le Groupe d'interaction communautaire, dont le numéro de téléphone est : 560-2053.

PRÉSENTATION D'UN MÉMOIRE

Les observations écrites doivent être adressées avant le **31 mars 1986** à :

Monsieur J.M. Wright
Commissaire de l'urbanisme
Municipalité régionale d'Ottawa-Carleton
222, rue Queen
Ottawa (Ontario)
K1P 5Z3

PRIÈRE DE M'ENVOYER LES DOCUMENTS DE TRAVAIL CI-APRÈS :

- ☐ Stratégie régionale d'aménagement
- ☐ Secteurs d'emploi
- ☐ Secteur central
- ☐ Installations à l'échelle régionale
- ☐ Zones résidentielles urbaines
- ☐ Logement
- ☐ Aménagement dans la zone rurale
- ☐ Ressources naturelles (agriculture)
- ☐ Protection de l'environnement
- ☐ Contraintes écologiques
- ☐ Ressources écologiques et patrimoniales
- ☐ Transports
- ☐ Mise en oeuvre

Nom : _____

Organisation/Titre : _____

Adresse : _____

_____

Code postal : _____

Numéro de téléphone : _____ (domicile ☐, travail ☐)